

Типологический подход в исследовании международных транспортно-логистических коридоров

О.Е. Иванова, С.А. Сухинин

Донской государственный технический университет, Ростов-на-Дону

Аннотация: Международные транспортно-логистические коридоры рассматриваются, как наиболее оптимальные по структуре и направлению пролегания, эффективные по экономической результативности маршруты пространственного перемещения грузов различными видами транспорта. С целью систематизации международных транспортно-логистических коридоров, проводится их типология. Критериями такой типологии выступают цели создания международных транспортно-логистических коридоров и выполняемые ими экономические функции, вид используемого транспорта, пространственное пролегание маршрута, вид перевозок, соотношение сторон, участвующих в перемещении грузов. Согласно каждому из критериев, выделяются отдельные типы международных транспортно-логистических коридоров, поясняются их особенности, приводятся соответствующие примеры, их преимущества и недостатки. Делается вывод о том, что международные транспортно-логистические коридоры служат проявлением транспортно-торговых связей между странами, которые интегрируют свои транспортные системы в единый общий маршрут с целью повышения своей конкурентоспособности на международных рынках транспортно-логистических услуг.

Ключевые слова: международные транспортно-логистические коридоры, транспортные перевозки, типология, типологический подход, транспортно-логистический поток, перевозка грузов, международные перевозки, транспортные системы.

Современные рыночные отношения детерминировали необходимость минимизации затрат на производство и реализацию продукции, одной из составляющих которых являются транзакционные издержки, связанные, в том числе, с оплатой транспортно-логистических услуг [1]. Основную функцию по пространственному перемещению произведенных товаров в странах мира берет на себя транспорт. Представляя собой сложный комплекс транспортных средств и путей перемещения, транспорт формирует глобальные цепочки создания стоимости, беря на себя роль интегратора различных участников производственного процесса, расположенных, зачастую, в противоположных регионах мира [2].

Развитие транспорта, как отрасли мировой экономики, способствовало выстраиванию наиболее оптимальных по структуре и направлению

пролегания, эффективных по экономической результативности форм пространственного перемещения товаров в виде международных транспортно-логистических коридоров (МТЛК). Они пролегают по территории нескольких стран и могут рассматриваться, как интеграционные проекты государств в сфере международных торговых сообщений на основе имеющихся объектов транспортно-логистической инфраструктуры. Они призваны сыграть существенную роль в обеспечении оперативных и устойчивых внешнеторговых связей между странами на основе объединения их транспортных систем в единые потоки по суше и морю [3].

Несмотря на сложившуюся в последние десятилетия тенденцию специализации транспортной деятельности, концентрация усилий транспортных компаний в основных направлениях бизнеса свидетельствует о готовности основных «игроков» международного транспортного рынка к консолидации. Используя нераздельную технологию грузовых перевозок по транспортному коридору, можно добиться снижения малоэффективных простоев транспортных средств, по большей части, в перегрузочных точках (распределительных центрах), и создать условия для непрерывного транспортного процесса [4]. Такая схема требует определенных усилий от всех участников грузоперевозочного процесса, поскольку необходима оптимизация локализации распределительного центра, генерирующего и управляющего логистическими потоками, установление требуемого объема различных транспортных средств, затраты финансовых, людских, материальных, управленческих ресурсов, выстраивание четкой схемы функционирования различных технологий в процессе транспортировки, а также координации работы грузоотправителей с магистральным транспортом в пункте перевалки при планировании транспортировки [5]. Диверсифицированная по составу и видам средств сообщения и широкая по охвату территории, транспортная система становится в этом случае не только

одним из факторов эффективного функционирования и развития экономики государства и международной торговли, но и условием включения страны в МТК и успешного участия в их функционировании.

На современном этапе, когда национальные экономики консолидированы в единую региональную и глобальную производственную сеть, необходимым условием для углубления их интеграции является обеспечение действенного развития транспортных систем. На сегодняшний день широкое распространение получили МТК, интегрирующие в себе различные виды наземного, водного и воздушного транспорта, а также средства телекоммуникации для координации процесса перевозки.

Каждый транспортный коридор, объединяя различные пути сообщения, представляет собой полимагистраль, являясь по своей сути мультимодальным потоком [6]. В точках пересечения таких коридоров формируются особые транспортно-логистические узлы, в функции которых входит перегруппировка существующих потоков и формирование новых. При этом, страны-участники МТК обычно предоставляют создают особый экономико-правовой режим для обеспечения внешнеэкономических связей в пределах транспортных коридоров, стимулируя тем самым экономическое сотрудничество. Такой льготный режим внешнеэкономической деятельности (ВЭД) облегчает контакты между странами, обеспечивает высокое качество и разнообразие транспорт-логических услуг для участников ВЭД, а также напрямую влияет на улучшение и оперативность реализации заключенных торговых сделок и контрактов на высоком уровне информационного сотрудничества путем перевозки товаров наиболее оптимальными путями за предельно короткое время.

МТЛК можно рассматривать как особые пространственно выраженные и технически (инфраструктурно) оснащенные транспортно-логистические системы. Они представляют собой часть национальной или международной

транспортной системы, включающей в себя различные виды транспорта и пути сообщения (транспортные магистрали), проложенные в конкретном направлении для обеспечения стратегически важных для мировой экономики грузовых потоков, обеспеченных развитой транспортной инфраструктурой международного уровня и функционирующих в рамках общих (единых) требований к технологии, технике, информации и правовому регулированию международных перевозок [7].

МТЛК можно классифицировать по различным критериям. По целям создания и выполняемым экономическим функциям, МТК можно подразделить на транзитные, развивающие и торговые. Основной функцией транзитного коридора является обеспечение условий для беспрепятственного и экономически эффективного движения транспортных средств на определенном направлении. Обычно такие коридоры создаются на территории третьих стран, для осуществления транзитных контактов между двумя другими прилежащими странами – страной-экспортером и государством-импортером. Чаще всего транзитные коридоры направлены на удовлетворение потребности внутриконтинентальной страны осуществлять экспорт своей продукции (или наоборот, завоз импортных грузов) с морского порта, расположенного на территории другого государства. Для этого как раз и используется МТЛК для транзитных перевозок грузов. Примерами таких успешно действующих коридоров являются, к примеру, транспортные магистрали из Монголии в порты Китая или России, транзит грузов из Бурунди и Уганды в порты Танзании на побережье Индийского океана или в порт Демократической Республики Конго на берегу Атлантического океана.

Транзитные МТЛК, в свою очередь, подразделяются на три типа:

– лэндбридж – сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с портом на противоположном побережье континента, откуда морская перевозка продолжается;

- мидибридж – сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с пунктом назначения на противоположном побережье континента;
- мидробридж – сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с пунктом назначения в глубине континента [8].

Развивающиеся коридоры выполняют системную роль в экономическом и социальном развитии территорий, через которые они проходят. Их создание связано с проектами экономического и социального развития соответствующих регионов, чтобы стимулировать его посредством развития их транспортно-логистической сферы и активизации транспортных перевозок прежде всего со стороны ближайших соседей данного государства [9]. Торговые транспортные коридоры играют наиболее важную роль в транспортной логистике и цепочках поставок.

Важным типологическим признаком при исследовании МТЛК является вид осуществляемого сообщения, представленный наземным и наземно-морским, к которым относятся железнодорожные, речные и морские пути, а также автомобильные дороги; морским сообщением – это морские пути; а также воздушным сообщением, к которому относятся воздушные трассы гражданской авиации.

Пределы действия МТЛК могут ограничиваться разными территориями, а, следовательно, их типологизируют по пространственному признаку, очерчивающему территорию их функционирования. При этом выделяют:

- а) трансевропейские коридоры – действуют в рамках стран Европейского Союза;
- б) панъевропейские коридоры – помимо государств ЕС, проходят в направлении стран Центральной и Восточной Европы;

в) трансазиатские коридоры, которые объединяют между собой территорию государств Азии, к примеру, коридор TRACECA по маршруту Европа – Кавказ – Азия;

г) североамериканские коридоры, объединяющие между собой страны НАФТА (ныне USMCA) [3].

По виду перевозок МТЛК могут быть пассажирскими, грузовыми и грузо-и пассажирскими. По соотношению сторон, участвующих в трансграничных перевозках, МТЛК можно подразделить на три типа:

- двухсторонние – предполагают взаимонаправленные торгово-логистические потоки примерно в одинаковых по объемам перевозимых грузов;

- неравносторонние – имеют место при преобладании перевозок в одном направлении и диспропорции в обратном направлении;

- односторонние – проявляются только в одну сторону и при отсутствии обратного потока.

МТЛК представляет собой сложную систему. В ее составе можно выделить несколько организационных элементов, включая управленческие структуры, координирующие перевозки по МТЛК. Технологические элементы состоят из международного транспортного маршрута и транспортной инфраструктуры. Маршруты МТЛК прокладываются не только в соответствии с климатическими и географическими условиями, но и с геополитическими и геоэкономическими интересами соответствующих государств.

Таким образом, можно сделать вывод, что МТЛК - проявление транспортно-торговых связей, цель которого - расширение экономических контактов между государствами, повышение их конкурентоспособности и экономического развития. МТЛК обеспечивает координацию транспорта по

основным направлениям перевозки грузов в мировой экономике и тем самым выполняют функцию каналов связи между странами и регионами [10].

Многообразие МТЛК служит основанием для их типологизации по различным критериям. Наиболее важными из них для целей дальнейшего анализа, на наш взгляд, являются типологии по целям создания и выполняемым экономическим функциям, а также по виду осуществляемого сообщения. Развитие МТЛК позволяет развивать дорожно-транспортную инфраструктуру и складское хозяйство, активизирует внешнеэкономические связи страны с зарубежными котрагентами, стимулирует развитие различных видов транспорта и их интеграцию в мультимодальные перевозки, формирует и задаёт новые векторы развития существующим транспортным узлам и центрам, способствует формированию транспортных потоков и успешной координации их реализации.

Литература

1. Гузенко О.И., Сапожникова А.Г. Инновационные формы организации хозяйственной деятельности экономических субъектов // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2017. № 12. С. 16-19.

2. Иванова О.Е. Транспортный комплекс Юга России: проблемы и перспективы развития // Интеграционные процессы в современном геоэкономическом пространстве. Материалы научно-практической конференции. Симферополь: КФУ им. В.И. Вернадского, 2017. С. 139-142.

3. Сухинин С.А., Никулина О.В., Висханов М.Р., Еприкян С.О., Ивженко М.Г., Кацаран О.А., Шарафан К.О. Особенности развития транспортных коридоров в пространстве стран Евразийского экономического союза // Инженерный вестник Дона. 2022. № 5. С. 63-70. URL: <http://www.ivdon.ru/ru/magazine/archive/n5y2022/7611>

4. Архипов А.Е., Корчагин Р.Е. Международные транспортные коридоры: инфраструктура, особенности, эффективность // Science innovation. 2020. С. 9-10.
5. Zyryanov V. Simulation Network-Level Relationships of Traffic Flow // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 2019. № 698 (6). URL: 10.1088/1757-899X/698/6/066049.
6. Makarova I., Buyvol P., Gabsalikhova L. International Transport Corridors: Impact on Territorial Development // New Silk Road: Business Cooperation and Prospective of Economic Development (NSRBCPED 2019), 2020, С. 659-660.
7. Квитко К.Б. Сравнительный анализ международных транспортных систем: инфраструктура, рейтинги, транспортные коридоры // Транспортные системы и технологии. 2020. Т. 6. № 1. С. 15-29.
8. Липатова О.Н. Интеграция транспортных и складских систем в рамках логистической деятельности // Вестник факультета управления СПбГЭУ, 2017. №1-1. С. 407-410.
9. Зайцев А.А., Соколова Я.В. Перспективы создания транзитного транспортного коридора «Восток – Запад» с применением магнитолевитационной технологии // Транспортные системы и технологии, 2018. Т. 4. № 3. С. 21-35.
10. Беликова С.В. Поведенческие эффекты при формировании предпочтений экономического выбора хозяйствующего субъекта // Journal of Economic Regulation, 2017. Т. 8. № 1. С. 26-34.

References

1. Guzenko O.I., Sapozhnikova A.G. Nauka i obrazovaniye: khozyaystvo i ekonomika, predprinimatel'stvo, pravo i upravleniye. 2017. №. 12. pp. 16-19.
 2. Ivanova O.E. Materialy nauchno-prakticheskoy konferentsii "Integratsionnyye protsessy v sovremennom geoeconomicheskom prostranstve"
-



(Materials of scient. and pract. conf. "Integration processes in modern geoeconomic space"), 2017, pp. 139-142.

3. Sukhinin S.A., Nikulina O.V., Viskhanov M.R., Yeprikyan S.O., Ivzhenko M.G., Katsaran O.A., Sharafan K.O. Inzhenernyj vestnik Dona. 2022. №. 5. URL: <http://www.ivdon.ru/ru/magazine/archive/n5y2022/761>

4. Arkhipov A.E., Korchagin R.E. Science innovation, 2020, pp. 9-10.

5. Zyryanov V. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, 2019, № 698 (6). URL: 10.1088/1757-899X/698/6/066049.

6. Makarova I., Buyvol P., Gabsalikhova L. New Silk Road: Business Cooperation and Prospective of Economic Development (NSRBCPED 2019), 2020, pp. 659-660.

7. Kvitko K.B. Transportnyye sistemy i tekhnologii, 2020, Vol. 6, № 1, pp. 15-29.

8. Lipatova O.N. Vestnik fakul'teta upravleniya SPbGEU, 2017, №1-1, pp. 407-410.

9. Zaytsev A.A., Sokolova Ya.V. Transportnyye sistemy i tekhnologii, 2018, Vol. 4, № 3 S1, pp. 21-35.

10. Belikova S.V. Journal of Economic Regulation, 2017, Vol. 8, № 1, pp. 26-34.